

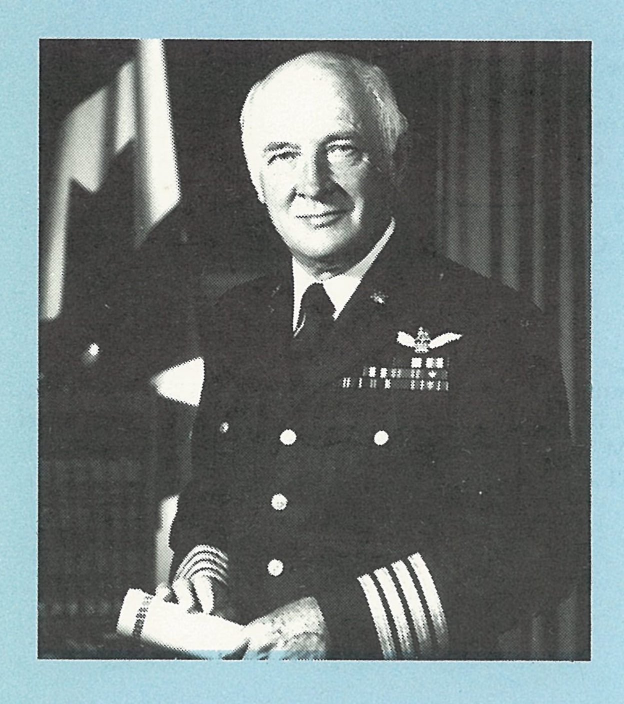
A-JS-000-023/JP-000

BULLETIN TECHNIQUE du GM TER



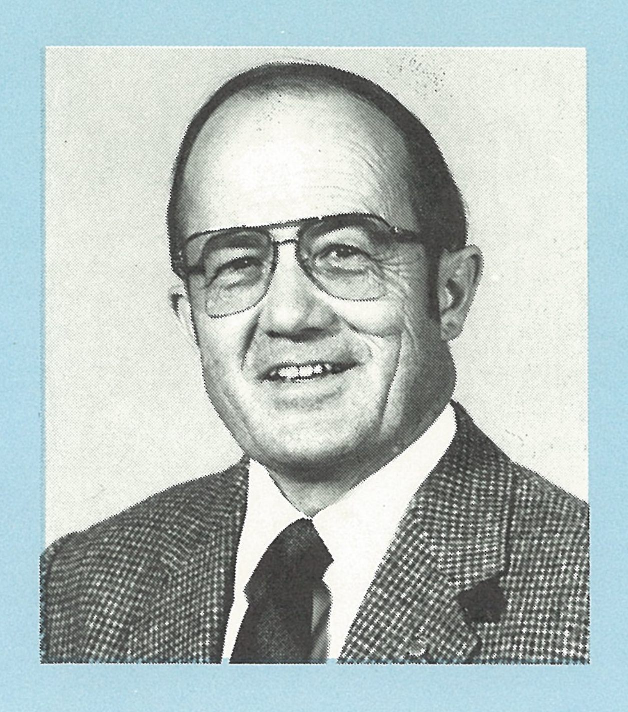
Défense nationale — National Defence

Décembre 1983 QGDN Ottawa









Canada

BULLETIN TECHNIQUE du GM TER

La publication du Bulletin technique du GM Ter relève du Directeur général du Génie terrestre et de la maintenance et du conseiller du service du GM Ter.

Adresser toute correspondance au:

Directeur — Génie terrestre (Soutien)
Quartier général de la Défense nationale
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2

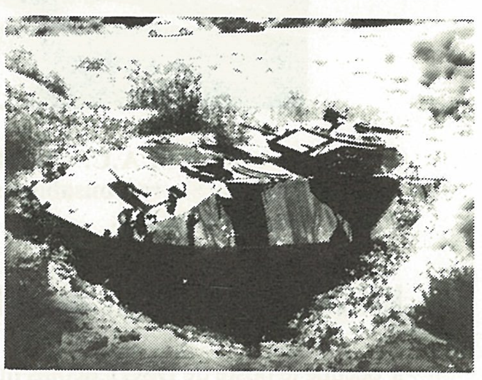
COUVERTURE

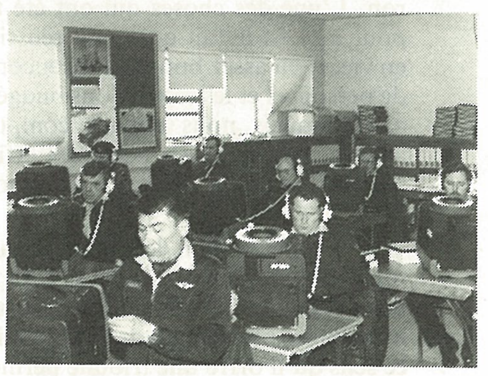
Les militaires dont la photographie paraît en page couverture se sont distingués au sein du GM Ter en 1983. On reconnaît, en haut, de gauche à droite, le colonel (à la retraite) G.W. Bruce, CD, commandant du service du GM Ter et le bgén J.G.R. Doucet, CD, conseiller de la DGGTM et du GM Ter et, en bas, dans le même ordre, l'adjuc T.D. Jones, CD, adjudant-chef du Service, et le colonel (à la retraite) R.F. Potter, CD, président de l'Association du GM Ter.

Voir à l'intérieur pour de plus amples renseignements.

DANS LE PRÉSENT NUMÉRO









Le colonel M.A.C. Campbell occupe le poste de directeur du Génie terrestre (Soutien) (DSGT), au QGDN. Ses responsabilités comportent la fonction agréable de rédacteur en chef du Bulletin technique du GM Ter.

MESSAGE DU RÉDACTEUR EN CHEF

J'occupe le poste de DSGT depuis maintenant un an environ. L'une des choses qui ont été toute une révélation pour moi est le fait qu'on ait réussi à garder le Bulletin en vie, et en assez bonne santé encore, malgré le manque de personnel et les restrictions budgétaires, deux facteurs avec lesquels nous devons compter depuis quelques années. Je ne peux qu'admirer l'efficacité de mes prédécesseurs, et de la Direction dans son ensemble.

L'amélioration des communications entre nos membres est l'un des besoins qui se font le plus sentir au sein de la Direction. Le Bulletin technique du GM Ter est un instrument précieux dans la poursuite de cet objectif en ce sens qu'il offre une tribune permettant de discuter de questions concernant le génie du matériel et la maintenance ainsi que des problèmes et responsabilités propres à la Direction. C'est un moyen de tenir nos membres au courant de ce qui se passe de sorte qu'ils puissent renseigner les autres.

Je me suis fixé comme but de donner un nouvel élan au Bulletin et d'apporter le plus d'innovations possible en vue d'intéresser davantage le lecteur. C'est ainsi que vous remarquerez quelques changements de présentation dans ce numéro. Et il y en aura d'autres. Nous voulons donner plus de place aux gens. Mais vous devrez collaborer davantage, vous, les lecteurs. Il faut me tenir au courant de ce qui se passe au niveau local et me signaler toutes ces activités importantes qui se déroulent presque quotidiennement au sein de nos services disséminés un peu partout. Nous accueillerons avec plaisir les idées nouvelles qui permettraient d'améliorer le Bulletin. N'hésitez pas non plus à nous formuler vos commentaires sur le contenu des numéros. Nous avons besoin de vos critiques constructives.

J'ai l'intention d'établir des rapports plus étroits avec nos correspondants, qui sont les antennes du Bulletin. Étant dans le feu de l'action, en première ligne, si je puis dire, ce sont eux qui sont les mieux placés pour bien expliquer tous ces programmes de génie qui sont lancés au QGDN dans le but de répondre à un besoin. Il est essentiel d'assurer un suivi à ce niveau.

Je vous rappelle que, comme son titre l'indique, notre publication a été lancée pour offrir des articles de nature technique. Envoyez-nous donc ce genre d'article. Envoyez également des photos et comptes rendus d'activités sportives; renseignez-nous sur les rassemblements spéciaux, les récompenses, les promotions; signalez-nous le passage de personnalités; parlez-nous des visiteurs, etc. De mon côté, j'organiserai tout ce matériel pour offrir une revue qui donnera une image positive de notre Direction, dont les structures évoluent continuellement.

Comme bon nombre d'entre vous le savent, l'année 1984 marquera le quarantième anniversaire de création du RCEME (Corps royal canadien du génie électrique et mécanique), mis sur pied en 1944, au plus fort de la Seconde Guerre mondiale. J'ai l'intention de rédiger un ou plusieurs articles pour attirer l'attention sur cet important événement. Encore là, j'aurais besoin de votre

collaboration. J'invite tous ceux qui possèdent des photos ou des extraits de documents, et tous ceux qui auraient des anecdotes ou des expériences personnelles à raconter, à mettre ce matériel à ma disposition. Votre aide sera très appréciée.

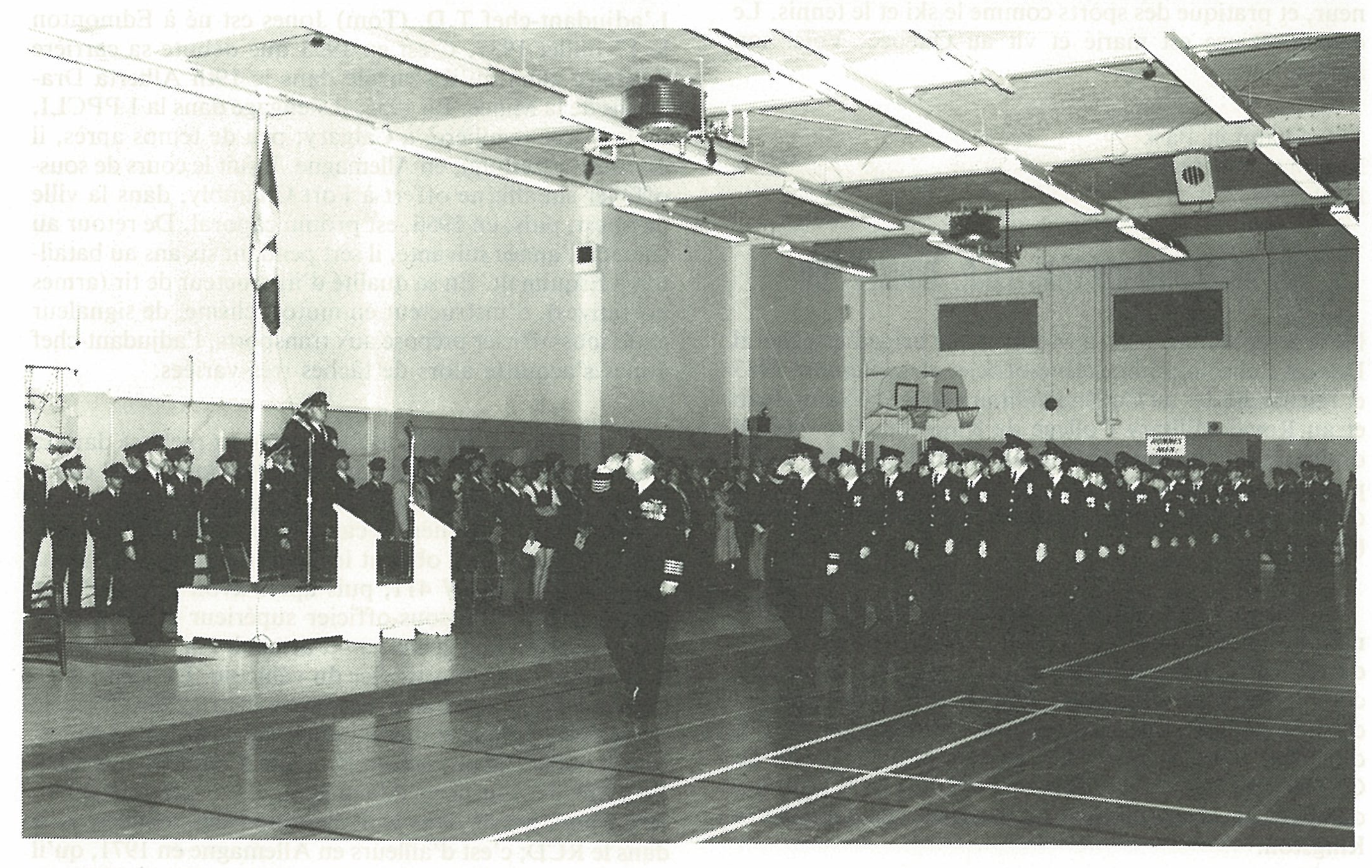
Un dernier mot au sujet de la communication entre nos membres. Sachez qu'un autre instrument de communication a été remis à notre disposition. Il s'agit des lettres du Conseiller de la Direction, que tout le monde connaît et qui visent à fournir des renseignements utiles et à faire connaître la ligne de conduite de la Direction en ce qui concerne certaines activités de nature courante. Il y en a actuellement quelques-unes en cours de préparation.

LE COLONEL (À LA RETRAITE) G.W. BRUCE, CD COLONEL COMMANDANT DU SERVICE DU GM TER

Le colonel (à la retraite) Gordon W. Bruce est né à Calgary le 13 décembre 1918. Il entreprend ses études d'ingénieur à l'Université du Nouveau-Brunswick en 1936 et, la même année, il s'enrôle dans le Canadian Officers' Training Corps. En 1941, après avoir obtenu son baccalauréat ès sciences, le colonel Bruce est muté dans la Force active de l'Armée canadienne et se joint aux 8th New Brunswick Hussars (Blindés), en qualité de lieutenant chef de troupe.

Le colonel Bruce sert à l'étranger durant la Seconde Guerre mondiale, au Royaume-Uni, et pendant la durée des opérations, en Italie et en Europe du Nord-Ouest; il gagne ses galons de major, et devient commandant d'escadron de chars. Favorablement impressionné par le travail du RCEME, il demande une mutation pendant sa traversée à bord du navire le ramenant au pays à la fin de la guerre.

En 1946, le colonel Bruce est officiellement muté au RCEME et suit le cours de génie électrique et mécanique à Kingston. Durant la période de 1947 à 1949, il est officier d'état-major auprès du directeur du Génie électrique et mécanique, QG Allié, et de 1949 à 1951, officier de liaison canadien auprès de l'Armée des États-Unis, à Fort Knox, Kentucky. En 1951, le colonel Bruce est nommé instructeur-chef à l'École RCEME, à Kingston, et en 1954, il suit le cours du Collège d'état-major de l'Armée canadienne. En 1955, le colonel Bruce retourne à



Cérémonies de passation de commandement, 202e Dépot d'ateliers, Montréal, le 5 octobre 1973. Le colonel G.W. Bruce (maintenant à la retraite), commandant sortant de charge, est en tête de la parade. C'est le CGM, le major-général D.W. Goss (maintenant à la retraite), qui passe les troupes en revue. Le nouveau commandant, le colonel W.G. Svab (maintenant à la retraite) est à la droite de ce dernier.

Ottawa en qualité de représentant du RCEME auprès de l'Inspectorat des services du Quartier-maître général.

De 1956 à 1959, le colonel Bruce sert en qualité de commandant auprès de la 7e Compagnie RCEME, dans la région du Nouveau-Brunswick. De 1959 à 1966, promu lieutenant-colonel, il est affecté à diverses sections de la Direction du Génie électrique et mécanique, auprès du QG Allié, nommé sous-directeur et trouve le temps de suivre un cours de pilotage à Rivers (Manitoba).

En 1966, le colonel Bruce sert en qualité d'officier supérieur d'état-major, Commandement du matériel, à Rockcliffe, et en 1967, il est nommé colonel commandant du 202e Dépôt d'ateliers, à Montréal. Il prend sa retraite en 1974.

Le colonel Bruce accepte le poste de colonel commandant du Service du GM Ter le 1er juillet 1983 pour une durée de trois ans.

Le colonel Bruce est membre de l'Association des ingénieurs professionnels de l'Ontario et du Québec. Il demeure actif en tant que pilote d'avion léger et de planeur, et pratique des sports comme le ski et le tennis. Le colonel Bruce est marié et vit au Québec. Voici son adresse:

154, Shannon Park
Beaconsfield (Québec)
H9W 2B8

LE BRIGADIER-GÉNÉRAL J.G.R. DOUCET, CD

Né le 5 septembre 1936 à Montréal, le brigadier-général Doucet s'enrôle comme élève-officier en septembre 1953 et fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Royal Military College de Kingston. En 1960, il obtient son diplôme d'ingénieur-électricien de l'École polytechnique de l'Université de Montréal et il est nommé officier au Génie électrique et mécanique royal canadien (GEMRC).

Au cours de sa période de service, à titre de lieutenant à l'École du GEMRC et au 2e Atelier de campagne du GEMRC, il est promu capitaine en 1962 et nommé commandant en second. De 1962 à 1965, il occupe successivement des postes d'ingénieur, de commandant et d'officier d'état-major au 4 RCHA et à la 5e Cie du GEMRC à Québec. En 1965, on l'envoie suivre les cours du Collège d'état-major de l'Armée canadienne à Kingston.

Promu major en 1966, il part pour l'Allemagne où il prend le commandement du 4e Atelier de campagne. De 1968 à 1970, il est officier d'état-major au QG de la Force mobile, à Saint-Hubert.

En 1970, il est promu lieutenant-colonel et revient en tant que vice-commandant au Collège militaire royal de Saint-Jean. Ensuite, il occupe de 1973 à 1976 des postes au QGDN à la Direction des installations et ressources terrestres et à la Direction de l'armement terrestre et électronique (Étude et maintenance).

En 1977, il est promu colonel et nommé directeur des Systèmes d'information (Politique). En août 1979, il est nommé sous-chef d'état-major de la logistique au QG de la Force mobile. En 1981, il étudie au Collège de la Défense nationale à Kingston.

Promu à son grade actuel en juillet 1982, le brigadier-général Doucet est nommé directeur général du génie terrestre et de la maintenance.

Le brigadier-général Doucet est marié à Monique Perrault de Montréal et père de trois enfants: Alain, Bertrand et Élise.

L'ADJUDANT-CHEF T.D. JONES, CD

L'adjudant-chef T.D. (Tom) Jones est né à Edmonton le 17 juillet 1937. C'est en 1953 que débute sa carrière militaire alors qu'il s'enrôle dans le 19th Alberta Dragoons de la Milice. En 1955, il s'engage dans la 1 PPCLI, de la Force régulière, à Calgary; peu de temps après, il est muté à Iserlohn, en Allemagne. Il suit le cours de sous-officier subalterne offert à Fort Chambly, dans la ville de Soest, puis, en 1956, est promu caporal. De retour au Canada l'année suivante, il sert pendant six ans au bataillon à Esquimalt. En sa qualité d'instructeur de tir (armes portatives), d'instructeur en motocyclisme, de signaleur et de sous-officier préposé aux transports, l'adjudant-chef Jones s'acquitte alors de tâches très variées.

En 1963, l'adjudant-chef Jones est reclassé dans la classification Génie électrique et mécanique royal canadien à titre de technicien de véhicules. Il est d'abord employé au 1er Atelier de campagne, puis au 215e Atelier, à Calgary. Il y obtient les qualifications 1 à 3 dans le métier de TEC V 411, puis après avoir terminé avec succès le cours de sous-officier supérieur et avoir subi l'appréciation lui permettant d'atteindre la qualification 4, il suit le cours d'artificier du véhicule. En 1966, il est promu sergent et est affecté comme instructeur à l'École du génie électrique et mécanique royal canadien, à Kingston. Il obtient sa promotion au grade d'adjudant en 1968. En 1969, il retourne en Allemagne, où il restera jusqu'en 1972, pour servir dans le 4e Bataillon des services, puis dans le RCD; c'est d'ailleurs en Allemagne en 1971, qu'il est promu adjudant-maître. Les années 1972 à 1982 sont très fertiles en événements. Il sert au 3 RCHA, au service d'entretien de la base de Shilo, au QG de la FUNU II au Moyen-Orient, au Centre d'essais techniques (Terre) à Ottawa et au QGDN, où il remplit, pendant deux ans,

le rôle de coordonnateur de carrières pour le CCNS/DGCMP. Au cours de cette même période, soit en 1975, il est promu à son grade actuel.

L'adjudant-chef Jones sait bien tâter le pouls du personnel qui travaille dans le GM Ter et il croit fermement aux deux principes fondamentaux qui garantissent aux militaires une carrière réussie: être d'une loyauté à toute épreuve à l'égard de ses supérieurs et veiller sur ses hommes. La mise en pratique de ces grands principes de même que son agréable personnalité, lui a valu d'être affecté, en 1982, au poste d'adjudant-chef du Service du GM Ter. Il occupe actuellement deux postes: il est adjoint auprès du conseiller du Service du GM Ter et travaille à la section de la formation et des politiques à la DSGT au QGDN. Il peut ainsi rester constamment en contact avec les militaires du GM Ter et promouvoir les objectifs du Service.

L'adjudant-chef Jones est marié à Catherine (Rena) McKenna, qui est originaire de Lanarkshire, en Écosse, et a deux fils, Steven et Anthony. Le soldat Steven Jones, TEC A(T), est actuellement affecté au 2e Bataillon des services, à la BFC Petawawa, tandis que son frère, l'adjudant-maître Anthony Jones, est cadet dans le corps de cadets du GGFC, à Ottawa.

LE COLONEL (À LA RETRAITE) R.F. POTTER, CD PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DU GM TER

Le colonel (à la retraite) Robert F. Potter est né le 11 août 1930. Il est à l'emploi de la compagnie pétrolière Texaco Canada Inc. depuis 1954 et occupe à l'heure actuelle le poste de superviseur de zone principal pour le Région de l'Atlantique.

C'est en 1952 que le colonel Potter entreprend ce qui sera une longue carrière au sein de la Milice. Il joint d'abord les rangs du 4e Escadron autonome du Corps des transmissions royal canadien qu'il ne quitte qu'en 1955. Pendant les dix années suivantes, les fonctions que lui confie son employeur le mènent par toutes les Maritimes, ce qui lui permet de servir au sein de plusieurs unités, notamment le 64e Régiment de la DCA de l'Aviation royale du Canada (1955-1957), le 2e Bataillon du Royal New Brunswick Regiment (1957-1959) et le 2e Bataillon des Nova Scotia Highlanders (Cap Breton) où il oeuvre pendant six ans.

Le colonel Potter devient, en 1965, officier d'entraînement de la compagnie de maintenance du 32e Bataillon des services (Moncton) et occupe le poste de commandant de la compagnie de 1968 à 1972. En 1970, il est nommé commandant adjoint du Bataillon des services et en prend le commandement de 1972 à 1980. De 1976 à 1980, il cumule également les fonctions de commandant du district de l'est du Nouveau-Brunswick. Il fait partie d'une équipe de rédaction au Collège de commandement et d'état-major (Milice), à Kingston (Ontario), où il donne deux cours pendant les étés de 1975 et de 1976.

Le colonel Potter est membre de l'Association du GM Ter (autrefois l'école du GEMRC) depuis 1965 et a occupé entre autres les postes de président de la section de Moncton, de membre de l'Exécutif, de deuxième vice-président et de président du Comité du Souvenir et, en 1982-1983, de 1er vice-président et président des Comités des Résolutions et du Souvenir. Il est élu président de l'Association du GM Ter au cours de la 11e assemblée annuelle de l'Association tenue à la BFC Borden, du 13 au 15 octobre 1983.

Le colonel Potter a épousé Marjorie Kathleen et le couple a trois enfants, une fille et deux garçons dont l'un, David, étudie au Collège des Beaux-Arts de Nouvelle-Écosse, à Halifax, et fait partie du 33e Bataillon des services (Halifax). On peut rejoindre le colonel Potter aux adresses suivantes:

Travail

Superviseur de zone principal
— Région de l'Atlantique
Texaco Canada Inc.
1199, rue Main
Moncton (N.-B.)
E1C 8N8
Téléphone: (506) 855-1340

Résidence

110, Promenade Hedgewood
Moncton (N.-B.)
E1E 2W5
Téléphone: (505) 854-8576

L'INCIDENCE DU GM TER SUR LA GESTION PAR PROJETS

par R.W. Libbey

La plupart des militaires des FC ne participent pas à la mise en service des systèmes d'armes et d'équipements avant que ces articles n'entrent dans le système d'approvisionnement; cependant, beaucoup de membres du GM Ter prennent part aux diverses étapes de tels projets. Par exemple, le projet du véhicule blindé polyvalent (VBP) illustre bien la participation de tous les membres du Service à la mise en service de nouvel équipement.

Le projet du VBP est approuvé en 1974 et sa mise en oeuvre doit se faire en plusieurs étapes. Il faut d'abord traduire les besoins de l'usager en données techniques pouvant être facilement comprises par les fabricants éventuels. On en est donc arrivé à une "description technique" de toutes les versions du véhicule qu'on souhaite

acquérir. Au cours de juillet 1974, une équipe de huit personnes (ingénieurs, représentants des usagers et agents d'approvisionnement et de marchés) visite des sociétés brésiliennes, françaises, allemandes, suisses et américaines pour examiner et évaluer 14 concurrents éventuels. L'administrateur de projet, M. R.W. Libbey (ancien-officier RCEME/GM Ter), le major (maintenant colonel) A.L. McEachern (GM Ter) et le capitaine (maintenant major) Scotty Phillips (GM Ter) font partie de l'équipe.

L'équipe évalue les qualités de chaque véhicule en fonction de ce qui suit: les rôles auxquels on les destine, l'adaptabilité des systèmes d'armes et tourelles choisis, les méthodes techniques permettant d'adapter ces systèmes aux véhicules, la mobilité, l'entretien, la fiabilité, les techniques de fabrication, l'ergonomie et le rendement général. L'éventail est réduit à trois véhicules: le PIRANHA de Mowag; l'URUTU de Engesa, et le COMMANDO de Cadillac Gage.

Les trois concurrents sont transportés par air à Wainwright (Alberta) pour y subir trois mois d'essais exhaustifs d'utilisation et techniques, de janvier à mars 1975. Voici le nom de quelques militaires du GM Ter ayant pris part à ces essais:

Lcol R. MacIntosh	Officier des essais — QGDN
Capt G. Godson	Armements — QGDN
Capt L. Phillips	Armements — QGDN
Adjuc J.D. Crawford (maintenant capt — GM Ter)	Armements — QGDN
Adjuc D. Arnott	TEC A (T) — QGDN
Adj P. Duggan	ÉLECTROMÉC — Centre d'essais techniques (Terre)
Adj R. Saunders	TEC A (T) — Centre d'essais techniques (Terre)
Sgt G. Wright	TEC V — Centre d'essais techniques (Terre)
Cpl K. Melbourne	TEC V — Centre d'essais techniques (Terre)

De plus, le capitaine G.D. Walker et les membres du GM Ter du détachement de l'atelier de Wainwright ont assuré un support technique exhaustif.

Les trois véhicules sont ensuite transportés au Centre d'essais techniques (Terre) où d'autres tests techniques sont réalisés par les membres du GM Ter, dont:

Maj A.L. McEachern	Officier de projet — QGDN
Lt G. Sowerby	Officier des essais — Centre d'essais techniques (Terre)
Adj D. Chisholm	TEC V — Centre d'essais techniques (Terre)

et d'autres personnes ayant déjà participé aux essais.

Les résultats des essais et des tests montrent de façon concluante que la combinaison de véhicules et systèmes qui constitue maintenant la flotte de Cougar, Grizzly, et Husky est la meilleure. Cette combinaison est recommandée aux cadres supérieurs du QGDN en avril 75 dans un exposé détaillé fait par M. Libbey, aidé du major T.J. Panke (GM Ter).

Le projet est retardé pour diverses raisons jusqu'en mars 1976, au moment où le Conseil du Trésor approuve le choix du véhicule de conception suisse PIRANHA, dont la fabrication sera confiée à la division Diesel de General Motors (DDGM), à London (Ontario), et affecte 2 millions de dollars aux études de définition du marché. Il s'ensuit maintes réunions entre les ingénieurs de MOWAG, les ingénieurs et le personnel de production de DDGM, les usagers ainsi que les officiers et techniciens du GM Ter pour mettre définitivement au point chacune des trois versions, en y incorporant beaucoup de changements techniques qui avaient été recommandés à la suite des essais de Wainwright. Ces études permettent à DDGM de préparer des plans détaillés de fabrication, de concevoir l'aménagement des chaînes de montage, et de dresser la liste des exigences contractuelles. Le contrat est signé le 18 février 1977, le personnel du GM Ter continuant de prendre part aux activités, et plus intensément qu'avant même.

Un autre aspect important de la production; l'assurance et la qualité, est défini, sous la direction du capitaine Barney Freeman (GM Ter), et une équipe d'inspecteurs du MDN que dirigera le capitaine R. Mabee (GM Ter) est installée à l'usine.

L'autorité en matière de conception est toujours dévolue à l'administrateur du projet VBP, et son application à l'usine est confiée à M. H.W. (Monty) Banks, technologiste en génie du QGDN, qui doit approuver les changements liés à la fabrication avant de les introduire dans les chaînes de montage.

L'étape suivante consiste à mettre au point un ensemble complet de soutien de services: barèmes de pièces de rechange, liste de vérification, outils spéciaux pour tous les niveaux de l'entretien, conception de cours portant sur les VBP qui se donneraient à l'École de génie aérospatial et du service du matériel des FC, à Borden; conception d'aides didactiques spéciales, formation de base à dispenser aux instructeurs et aux usagers du GM Ter, ainsi qu'une foule d'autres détails. À ce moment-là, des douzaines de personnes du GM Ter participent au projet.

Le premier des 14 véhicules fabriqués en Suisse est accepté en octobre 1978, et le premier véhicule DDGM fabriqué par DDGM à London est officiellement accepté le 23 janvier 1979, date à laquelle la production est en



Husky



Cougar

bonne voie. À ce moment, l'équipe de projet du VBP était composée des personnes suivantes:

Administrateur du projet	R.W. Libbey	(Ancien RCEME/ GM Ter)
Administrateur de projet adjoint	J. Bell	(Ancien LDSH/ RC)
Ingénieur de système	R. MacIntosh	(Ancien RCEME/ GM Ter)
Ingénieur de projet	Maj F. Lucano	GM Ter
Ingénieur de projet	M Torontow	
Technicien de projet	H.W. Banks	
Rédacteurs techniques	H. Noel	(Ancien RCEME/ GM Ter)
	D. Williams	Ancien membre de l'Artillerie royale canadienne
	G. Cleary	(Ancien RCEME/ GM Ter)
Commis	Mme Isabel McLaughlin	

Le dernier véhicule est livré en octobre 1982, portant ainsi le nombre total de VBP à 491, soit 141 véhicules de plus que ce qui était prévu dans le contrat original, mais le coût du projet était toujours en deçà du plafond de $300 millions.

Au cours de la production, les membres du GM Ter participent à des démonstrations et à des essais en Malaisie, en Indonésie, aux États-Unis et en Égypte. Le succès

de ces entreprises est attribuable en bonne partie à l'excellent appui fourni par les techniciens du GM Ter, dont voici les noms de quelques-uns:

Maj J. Hutchins	GM Ter
Adj J. Kilbride	ÉLECTROMÉC
Sgt W. Hutchings	TEC A (T)
Sgt J. Clendenning	TEC V
Sgt D. Burritt	TEC V
Cplc S. Downes	ÉLECTROMÉC
Cplc W. Lundel	TEC A (T)

Au moment de la rédaction du présent article, l'Armée des États-Unis et les Marines avaient adjugé un contrat à DDGM en vue de la fabrication de 969 véhicules, pour la somme de $625 millions, avec option d'achat de 598 véhicules supplémentaires au coût de $325 millions, ce qui constitue un succès digne de mention. Les véhicules dont il s'agit sont des modèles 8x8 de VBP des FC qui sont des 6x6. Ce contrat donnera un élan important à l'économie canadienne, en bonne partie grâce au soutien technique spécialisé assuré par les membres du GM Ter de tous grades et métiers.

La flotte de VBP est maintenant en service. Certains véhicules font l'objet d'évaluations en Europe, et d'autres sont en disponibilité en vue d'autres essais et démonstrations. Les membres du GM Ter préparent activement et soutiennent avec compétence ces activités avec expertise, et continueront de le faire de la même manière hautement professionnelle qui a tant contribué au succès du projet du VBP.

VBP – LES ESSAIS AU DÉSERT DU GRIZZLY

par R.W. Libbey

Au cours de janvier à avril 1982, deux Grizzly de fabrication canadienne ont été mis à l'essai par l'Armée égyptienne, dans les régions désertiques du Caire et du nord-ouest de l'Égypte. Les véhicules de cinq pays, fabriqués par sept sociétés, ont été évalués côte à côte, dans toutes les conditions extrêmes du climat désertique, (tempêtes de sable, pluies torrentielles et très fortes chaleurs), parcourant une grande diversité de terrains très accidentés.

À un moment donné au cours des essais, pendant une randonnée de 300 km, en rase-campagne, un des Grizzly est désigné comme véhicule de tête. En traversant une zone désertique plate à 80 km/h, il pique soudain du nez dans une tranchée large et profonde, qu'il était impossible d'apercevoir, endommageant gravement la suspension avant. L'équipage et les passagers subissent quelques légères blessures.

Le véhicule est récupéré par une dépanneuse de fabrication soviétique et remorqué sur 2 roues sur 120 km, un voyage de 9 heures, jusqu'à Marsa Matrouh où, sous la direction du sergent David Burritt, technicien de véhicules du GM Ter affecté à l'équipe de démonstration, on constate les dégâts. Pendant que le sergent Burritt et le reste de l'équipe préparent le véhicule endommagé en vue de la réparation, et apprêtent le second Grizzly pour la poursuite des essais, M. Ralph MacIntosh, ex-officier RCEME/GM Ter, qui agissait en qualité de chef de



Grizzly

l'équipe, entreprend le voyage aller-retour de 800 km jusqu'au Caire pour se procurer les pièces de rechange voulues.

Tard, le lendemain, les pièces arrivent du Caire à bord d'un camion japonais surchargé dont le conducteur, loin de soupçonner quoi que ce soit, avait été engagé pour "un petit travail, pas loin". Les réparations, (il a fallu remplacer les deux unités de la suspension avant et toutes les principales pièces de la direction) sont terminées en six heures. Le travail a été fait à l'extérieur, dans le sable, sous les yeux attentifs des officiers de l'Armée égyptienne chargés des essais. Ils sont manifestement très impressionnés par la facilité et la rapidité avec lesquelles le véhicule peut être réparé ainsi que par l'esprit d'équipe dont fait preuve tout le groupe canadien. Le Grizzly est remis sur ses roues, ne manquant qu'un jour d'essai qu'il rattrape par la suite durant une journée de repos, et il termine le reste des essais rigoureux sans anicroches. L'équipe a considéré que tous ces efforts "faisaient partie du service auprès du GM Ter".

À propos, la tranchée qui a causé le dommage avait été creusée par un bélier mécanique de l'Armée égyptienne la veille de l'accident, et sa présence était inconnue des officiers qui avait choisi l'itinéraire des essais au cours de la semaine précédente.

Au moment de la rédaction du présent article (mars 1983), il est intéressant de signaler que le sergent Burritt et M. MacIntosh sont à Chypre avec une autre petite équipe, préparant les mêmes deux véhicules pour d'éventuels essais et démonstrations dans d'autres pays.

L'ÉCOLE TECHNIQUE DES FORCES CANADIENNES (ETFC)

par le major J.E.S. Sirois

La dernière édition du Bulletin technique du GM Ter offrait une présentation, relativement concise, de l'École technique des Forces canadiennes. J'ai l'intention maintenant de présenter une description plus élaborée, qui vous permettra de connaître l'un des éléments du génie du matériel terrestre que l'on oublie parfois.

Historique

Le 15 avril 1969, le Ministre et le Chef de l'état-major de la Défense nationale du temps, respectivement, l'honorable Léo Cadieux et le général Victor Allard inauguraient à la BFC Saint-Jean, l'École technique des Forces canadiennes. L'école était alors tenue de donner le cours d'électronique orienté vers la pratique (CEOP) et le cours de Radiotechnicien 221 de niveau QM 3. La création de notre institution permettait une production plus élevée dans ces deux domaines, ainsi que la possibilité pour les militaires d'expression française de suivre un cours technique dans leur langue, en milieu francophone.



Depuis, il y a eu quelques transformations. Le 16 novembre 1971, un autre cours s'ajoutait au programme: celui de Technicien de véhicules (Tec V) 411, QM 3. L'École technique semblait prendre de l'expansion, mais le dernier cours de Radiotechnicien 221 de niveau QM 3 s'est terminé le 15 août 1980. L'ETFC se retrouve donc en 1983 avec la tâche d'enseigner en français et le CEOP et le cours de Technicien de véhicules de niveau QM 3.

Au cours de ses quatorze années d'existence, l'ETFC a connu pas moins de neuf commandants et huit adjudants d'école. Les officiers du génie du matériel terrestre qui ont commandé l'ETFC avant moi sont les lieutenants-colonels Y.A. St-Laurent et J.P. Dagenais ainsi que le major R.G. St-Aubin. De plus, tant que l'ETFC offrira le cours de Tec V 411, QM 3 notre classification sera représentée, car la compagnie de mécanique est toujours commandée par un officier du GM Ter.

Des huit adjudants d'école, l'adjudant-maître J.R. Comeau, Tec V 411, est le seul sous officier d'un métier du GM Ter à avoir occupé le poste.

Organisation

Le personnel permanent de l'ETFC comprend actuellement 69 militaires, dont le rang varie de caporal à major, et deux employées civiles. Voir l'organigramme, figure 1.

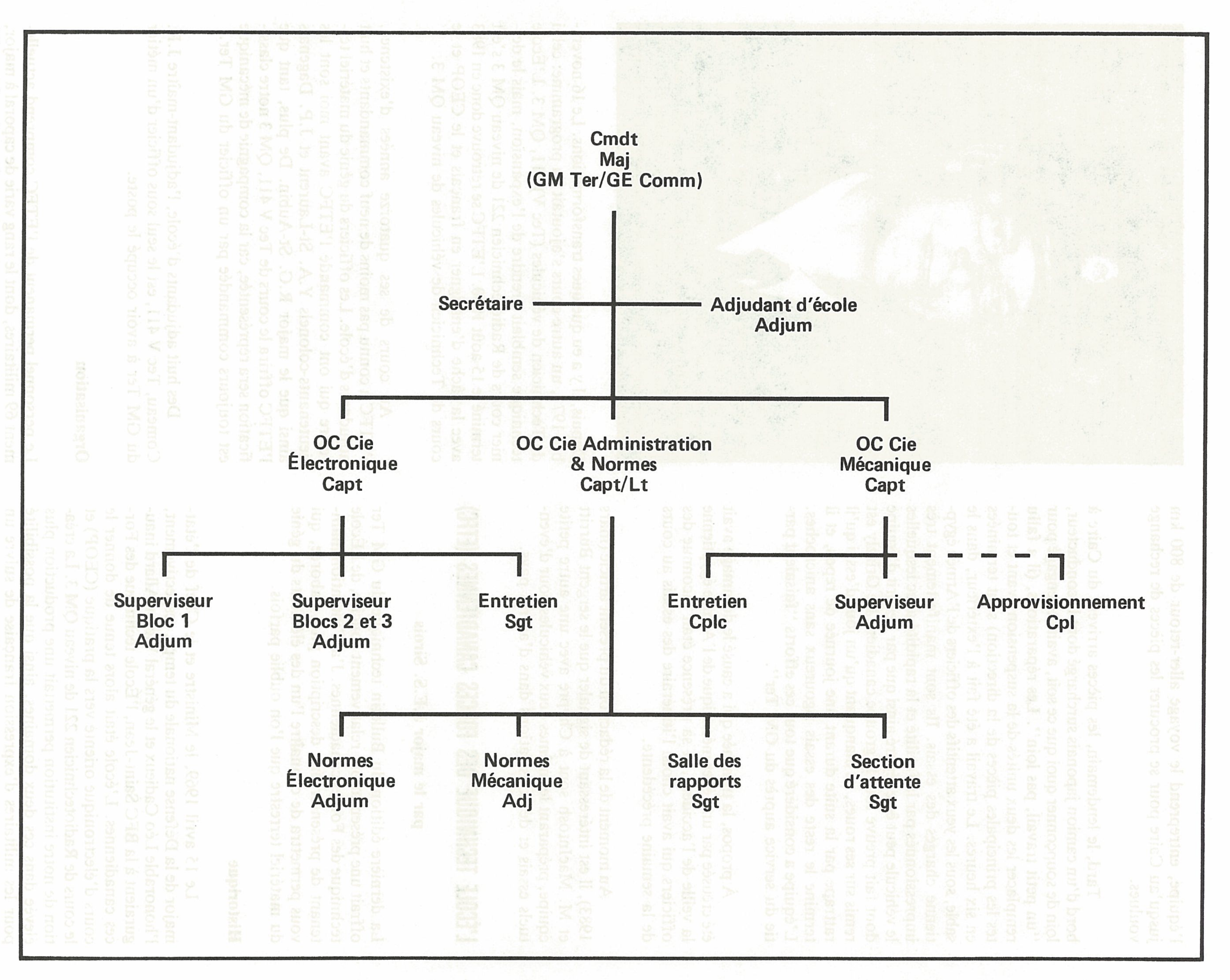


Figure 1 Organigramme de l'ETFC

Grâce à cette organisation, l'ETFC peut satisfaire les besoins d'une population d'environ 170 élèves. Quelque 120 élèves sont inscrits au programme d'électronique et 50 au programme de mécanique. Par ailleurs, la population totale de l'école varie entre 275 et 360 élèves, à cause des fluctuations qui surviennent à la Section d'attente.

Rôle

Le rôle de l'ETFC est d'offrir un enseignement technique aux recrues francophones.

L'école a donc trois tâches principales qui sont d'enseigner:

a. le cours élémentaire en électronique préparatoire à neuf métiers (QM 3) —

221 — Radiotechnicien

222 — Technicien d'équipement terminal

223 — Technicien en télétypes et équipement cryptographique

231 — Radariste

431 — Électromécanicien

521 — Technicien en systèmes intégrés

522 — Technicien en systèmes de communication

523 — Technicien en systèmes de radar

551 — Électrotechnicien d'instruments;

b. le cours de niveau QM 3 offert aux Techniciens de véhicules 411;

c. le cours élémentaire en électronique servant de qualification spécifique de spécialiste en vue des métiers suivants —

541 — Technicien en photographie

571 — Technicien d'armement (Air)

724 — Technicien de matérial dentaire.

Programme d'électronique

Le programme d'électronique comprend actuellement trois blocs, qui sont subdivisés en laboratoires:

a. **Bloc 1:** mathématiques, courant continu, courant alternatif et semi-conducteurs (total 40 jours);

b. **Bloc 11:** circuits à transistors, oscillateurs et logique et circuits à tubes (total 30 jours);

c. **Bloc 111:** modulation d'amplitude, modulation de fréquence, radar et systèmes asservis (modules de 15 à 25 jours selon les métiers).

Tous les stagiaires qui entreprennent le programme d'électronique ont en quelque sorte le statut de "recrues en électronique". D'ailleurs, la plupart d'entre eux n'ont aucune idée des particularités des neuf métiers offerts. Afin de les aider à faire un choix judicieux, nous ne les groupons qu'à la fin du bloc 1, selon le métier de leur choix.

En ce qui concerne ceux qui choisissent le métier d'Électromécanicien 431, le départ de l'École technique se fait juste après le bloc 1. Ils entreprennent alors leur cours de métier de niveau QM 3 à l'École du génie aérospatial et du service du matériel de la BFC Borden.

Nous espérons parfaire le programme d'électronique, dans un avenir prochain, de telle sorte qu'il satisfasse aux besoins; en fonction des neuf métiers qui nous touchent. La tâche n'est pas facile, et une coopération inconditionnelle de tous les intéressés est nécessaire à la réussite du projet. Il est bon de noter à ce point-ci de notre exposé que les intéressés sont très nombreux et qu'ils appartiennent à divers secteurs:

a. le Commandement aérien, la Force mobile et le Commandement des communications;

b. les trois services, GM Ter, C & E et métiers de l'Air;

c. le QGSI;

d. les trois écoles, l'EGASM, l'ECGE et l'ETFC.

Programme Mécanique

Le cours de Tec V 411, QM 3, qui est actuellement de 86 jours, à raison de 40 pour cent de théorie et de 60 pour cent de travaux pratiques, est divisé en quatre laboratoires. Chaque laboratoire dure approximativement 21.5 jours. Voici leur contenu:

a. **Labo 1:** présentation des manuels de référence, des outils, du travail d'atelier, du dessin industriel et aussi, soudure élémentaire et construction des moteurs;

b. **Labo 2:** systèmes de carburation, d'allumage, de charge, de démarrage et d'échappement ainsi qu'entretien des petits moteurs;

c. **Labo 3:** train des véhicules, systèmes de freins, système de commande, réparation des pneus et inspections des véhicules;

d. **Labo 4:** conduite des TTB, principes des moteurs diésel et mode de construction, commande et suspension des TTB, récupération, préparation à l'entreposage, remise en état et lubrification.

Avant de suivre le cours de Tec V, tous les candidats doivent avoir complété un cours de chauffeur de trois semaines à la BFC Borden et posséder une compétence de 2221 en anglais acquise à l'École des langues. Au cours de Tec V, QM 3 s'ajoute une phase d'instruction commune aux métiers du génie du matériel terrestre, qui porte sur les opérations en campagne. Cette phase, d'une durée de 12 jours, n'est offerte maintenant qu'à l'École du génie aérospatial et du service du matériel des Forces canadiennes de Borden. Nous espérons qu'avant juin 1983, les élèves de l'ETFC participeront aussi à ce programme de formation, au même titre que ceux de Borden.

La récente décision d'ajouter l'instruction sur le VBP et le nouveau véhicule 2-1/2 tonnes au programme Tec V, QM 3 allongera le cours de 79.5 heures (13 jours). Les ouvrages de référence ainsi que le matériel d'instruction sont réunis actuellement en prévision de ce changement, qui est censé avoir lieu en janvier 1984.

Programme de formation militaire

En plus de l'enseignement technique, l'ETFC offre un programme de formation militaire très complet. Il inclut le conditionnement physique, l'exercice militaire, les inspections de chambre et l'endoctrinement militaire.

Dans le cadre de ce programme, deux heures sont consacrées au conditionnement physique chaque semaine. Toutes les installations sportives de la Base sont alors mises à la disposition des élèves de l'École. Les activités, supervisées par des spécialistes, incluent l'éducation physique, les sports de gymnase, la natation et les sports saisonniers.

Les élèves doivent afficher le port militaire dans tous leurs déplacements, et ils participent à un rassemblement général au moins une fois par semaine. Cela permet de maintenir des normes de port militaire acceptables. Les chambres sont inspectées au moins une fois par semaine.

Par ailleurs, le programme d'endoctrinement militaire permet aux élèves de s'intéresser à d'autres domaines que ceux qui les intéressaient à l'enrôlement et ainsi, de multiplier leurs intérêts. Outre les activités des ligues sportives organisées à la BFC Saint-Jean, l'ETFC essaie d'organiser des activités nouvelles, à l'aide de ses propres ressources. Dans cet esprit, deux groupes s'intéressent à la musique: la fanfare et un groupe de guitare. Nous sommes aussi sur le point d'organiser des clubs d'électronique et de mécanique. Tous les élèves sont tenus de participer à l'une des activités proposées, à raison d'un soir par semaine. Ce genre de programme est difficile à surveiller, et il est fort exigeant pour le personnel permanent. C'est pourquoi les projets doivent être évalués judicieusement, au mérite et en fonction de leur coût en personnel ou autres ressources.

Installations

L'ETFC a l'utilisation exclusive de deux bâtisses de la BFC Saint-Jean. L'une abrite le quartier général de l'école et la compagnie d'électronique et l'autre, la compagnie de mécanique. Dans chaque bâtisse, l'on trouve les aides à l'instruction requises en fonction des normes du QGSI. Cependant, un projet de $200 mille pour la réfection de la bâtisse abritant la compagnie de mécanique a été autorisé.

Les services offerts au personnel, tels logement, mess, salles à manger, Économat et centre sportif, ainsi que les services administratifs sont tous logés dans ce qu'on appelle à Saint-Jean la "Mégastructure". Cette bâtisse d'une longueur de 1,400 pieds, dont la hauteur varie de 5 à 12 étages, peut loger 2,380 personnes. C'est le lieu de travail de plus de 1,200 personnes, militaires et civils. C'est, sans aucun doute, l'un des plus gros édifices qui appartiennent au MDN.

La compagnie de mécanique organise quelques séances d'instruction, telles la conduite des TTB et le remorquage, sur un terrain extérieur voisin de la BFC Saint-Jean, qui est loué du ministère des Transports. Il s'agit d'un net progrès, puisque la pratique habituelle était de transporter l'équipement et le personnel au Camp de Farnham durant 4 ou 5 jours, presque chaque mois.

Ainsi, par comparaison avec bien d'autres écoles, les installations mises à la disposition de l'ETFC répondent fort bien aux besoins et satisfont les instructeurs et les élèves.

Conclusion

Même si la productivité de l'ETFC ne pèse pas lourd dans la balance, face à de superbes écoles comme l'EGASM et l'ECGE, il n'en demeure pas moins que son rôle répond à un besoin réel. Ce besoin, c'est celui des jeunes recrues d'expression française qui préfèrent éviter l'adaptation à un milieu social et linguistique plus ou moins étranger pendant leur adaptation à un métier et à la vie militaire.

L'ETFC est fière de ce qu'elle a accompli au cours des 14 dernières années. Elle espère offrir pendant longtemps encore aux jeunes Canadiens français l'opportunité de débuter une carrière dans un métier technique au sein des Forces armées et ce dans la langue française. Ainsi nous servons bien les Forces armées à qui nous offrons une meilleure possibilité de puiser les ressources humaines nécessaires à la mise en état adéquate de l'équipement militaire, à même un secteur de la population canadienne qui n'est pas à négliger.



Où est le bris?



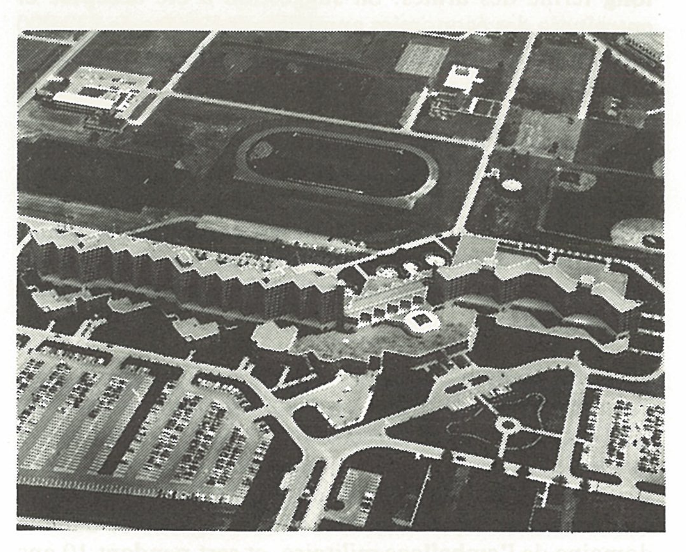
L'instruction sur le remorquage est donnée à l'extérieur.



L'exercice militaire et le conditionnement physique s'intègrent au programme de formation.



Le hangar 104, qui abrite la compagnie de mécanique.



La ''Mégastructure''

DÉCORATIONS ET RÉCOMPENSES

Enrôlé en 1960 comme fantassin au R22^{e}R, l'adjudant-maître Robert Comeau reste dans cette unité jusqu'en 1965. Il change alors de métier et devient TEC VEH 411, termine son instruction technique élémentaire en 1966 et rejoint le 1 R22^{e}R en Allemagne. De retour au Canada en 1970, il est muté en campagne à Valcartier au sein du 5e Bataillon des Services, au 2 R22^{e}R et à la 5e Amb camp. Il est promu sergent en 1974 et envoyé en service détaché à l'occasion des Jeux olympiques de 1976. Promu adjudant en 1978, il est muté à l'ETFC de Saint-Jean en 1980 à titre d'adjudant des normes de la compagnie de mécanique. Après sa promotion au grade d'adjudant-maître en 1981, il est nommé adjudant-maître de l'École et occupe actuellement ce poste.

L'adjudant-maître Comeau est connu pour son dévouement, son enthousiasme, son dynamisme et son initiative qu'il manifeste dans toutes sortes d'activités. En dehors de son travail de technicien de véhicule, il a remporté la médaille d'argent de boxe (poids légers) lors des championnats de l'armée canadienne de 1963. Il passe beaucoup de son temps libre à enseigner le judo et le combat non armé aux personnes à charge des militaires, en Allemagne comme à Valcartier. On peut également citer l'exemple de sa rapidité d'action et de son altruisme: arrivé sur les lieux d'un accident de la circulation, il a réanimé au bouche à bouche une victime inconsciente pendant plus de 20 minutes jusqu'à l'arrivée d'un médecin.



Présentation de l'Ordre du Mérite militaire à l'adjum Robert Comeau, TECH VEH 411 par Son Excellence le Gouverneur général Edward Schreyer.

Toutes ces qualités ont fait de l'adjudant-maître Comeau un membre apprécié et respecté des Forces armées, du service GM Ter ainsi que le récipiendaire de l'Ordre du Mérite militaire.

Félicitations à l'adjudant-maître R.J. Comeau de l'ETFC de Saint-Jean.

DÉCORATIONS ET RÉCOMPENSES

Monsieur A.W. Eady travaille en qualité d'agent chargé de la conception des modèles d'emballage à la DFGM. Dernièrement, il a suggéré l'utilisation des capsules ''Zerust'' à la place de l'axonge pour la préservation à long terme des armes. Sa suggestion a été acceptée et entraînera des économies annuelles de l'ordre de $32 000 pour le MDN, ce qui lui a valu une prime à l'initiative de $1 390.

On peut obtenir les capsules ''Zerust'' au moyen du Système d'approvisionnement sous le n° 6850-21-880-6758, Inhibiteur, anti-corrosif, pare-vapeur, paquets étanches. Les capsules forment un ensemble d'inhibiteurs anti-corrosifs volatiles conçus pour protéger contre la corrosion les surfaces métalliques enfermées dans un contenant quelconque.

Art Eady a eu une longue carrière militaire qui a commencé dans la Milice en 1943. En 1945, il entre au CTTC comme cadet et reçoit par la suite une mutation au Génie électrique et mécanique royal canadien et à l'instruction mécanique. Il passe ensuite au Corps des magasins militaires royal canadien où il se spécialise dans le domaine de l'emballage militaire, et sert pendant 10 ans



M. A.W. Eady, de la DFGM, recoit une prime à l'initiative des mains du bgén J.G.R. Doucet

en tant qu'instructeur à l'École de'emballage, 5 ans à Montréal et 5 ans à Borden. Plus tard, il est affecté, tour à tour, à Hamilton, à Woodstock, à Montréal, à Wainwright, en Allemagne, à Halifax, à Whitehorse et à Ottawa. Il prend sa retraite des Forces canadiennes en 1977, alors qu'il détient le grade d'adjudant-chef et revient au ministère de la Défense nationale en tant que technicien civil.

Toutes nos félicitations Art Eady!

INTRODUCTION DU VÉHICULE LOGISTIQUE MOYEN À ROUES

par l'adjudant-maître J.P. Perry

Au début de 1983, on a fait part à la compagnie des véhicules, École de génie aérospatial et du service du matériel des FC, BFC Borden, d'un besoin d'instruction lié à l'introduction du nouveau véhicule logistique moyen à roues, qui est le véhicule de remplacement du camion de 2-1/2 tonnes qui commence maintenant à s'user.

C'est Bombardier, le fabricant du véhicule, qui avait assumé la responsabilité de la première série de cours, en s'adressant à Friesen Kay & Associates pour leur demander d'élaborer et d'administrer un cours suivant la méthode du rythme personnel. Deux cours ont été mis au point, l'un pour les conducteurs et l'autre pour les techniciens de véhicules 411. L'équipe de Friesen Kay qui s'est occupée des cours en question était composée de MM. Moe Meharey et Steve Ewing. Le QGDN était représenté par l'adjudant-chef C.H. Allen, spécialiste du contenu militaire des cours, s'occupant du projet depuis le début, et l'adjudant-maître J.A. Dignard, qui assurait le soutien logistique. Ce dernier devait veiller à ce que les aides didactiques, les cours, les locaux et l'équipement soient disponibles. Une fois les exigences techniques et administratives respectées, le cours s'est déroulé comme prévu.

Le cours a été dispensé en deux étapes. Premièrement, Bombardier a donné un cours de validation de 10 jours, précédé d'un cours de conducteur de trois jours. La compagnie des véhicules a affecté deux instructeurs à ce cours, plus un instructeur de la Compagnie des normes, alors que les douze autres étudiants venaient de diverses bases. Les étudiants de l'École de génie aérospatial et du service du matériel des FC étaient l'adjudant A.A. Gordon, le caporal-chef R.A. Chapman et moi-même.

Ces trois instructeurs nouvellement formés de l'École ont organisé et administré la seconde phase, qui a été révisée et mise à jour en se fondant sur les résultats du cours de validation. Quinze étudiants ont terminé le cours, et seront maintenant chargés de dispenser la même instruction dès que le matériel du cours et les véhicules arriveront à leurs unités.

Le programme offre au personnel formé des ressources en matière de maintenance et une certaine expérience avant que les unités ne reçoivent le nouveau véhicule logistique moyen à roues. Auparavant, les techniciens acquéraient cette expérience par la formation sur place, après que les véhicules avaient été mis en service.

La méthode d'instruction au rythme personnel est nouvelle dans les Forces, et a été utilisée avec succès pour le programme du véhicule lotistique moyen à roues. Ce mode d'instruction permet à chacun d'apprendre à son propre rythme. Les leçons se substituent aux diapositives, et l'étudiant doit disposer d'écouteurs, de manuels, de cahiers d'exercise et là encore, les surveillants remplacent les instructeurs. Ce sont les surveillants qui dirigent les travaux de l'étudiant, veillent à la sécurité et offrent leur expérience, tout en administrant le programme.

Le véhicule logistique moyen à roues est une pièce d'équipement qui s'ajoute avantageusement aux effectifs des Forces. La nouvelle méthode d'instruction en fonction du rythme personnel contribuera à améliorer le système de maintenance au fur et à mesure que le flotte deviendra opérationnelle.



L'adjuc C.H. Allen (QGDN) explique un détail à deux étudiants du cours de validation du véhicule logistique moyen à roues



Le cplc Steves (RCD Lahr) et le cplc Fiddler (BFC Gagetown) effectuant un montage et réglage de moteur



L'adjum Perry et le cplc Chapman (EGAMFC) montant un bloc propulseur sur un prototype de banc d'essai moteur en campagne sous l'oeil attentif de M. Steve Ewing



Le cplc Chapman (EGAMFC) et le cplc Hobin (RCHA Lahr) déposent le groupe propulseur

PROMOTION



Le major J.E. Morrisson et l'adjudant-maître R.D. Hamilton, techniciens en systèmes de conduite du tir, de la Compagnie d'entretien de la BFC Gagetown, félicitent le caporal-chef Maksemuik à l'occasion de sa récente promotion. Mais ce n'est pas là la seule chose qui soit digne de mention. En effet, le caporal-chef Maksemuik est la première femme à être promue à ce grade dans le métier de technicien en systèmes de conduite du tir.

Née à Ottawa (Ontario), le caporal-chef Maksemuik est la fille de Rita et d'Amédée Gauthier.

C'est en mai 1976 que le caporal-chef Maksemuik a été attirée par les magnifiques possibilités de carrières offertes par les Forces canadiennes. Elle s'est donc enrôlée et a choisi le métier de technicien en électro-mécanique (maintenant systèmes de conduite du tir). Elle est la première femme à appartenir à ce métier.

Après avoir terminé son instruction élémentaire (POET et QM 3), elle a été affectée à la BFC Gagetown; c'est là qu'elle a rencontré celui qui allait devenir son mari, le caporal-chef Sid Maksemuik, également TEC SCT.

En août 1978, les Maksemuik ont été mutés en Europe; ils y sont restés quatre ans. Le caporal-chef Maksemuik a été affectée à l'Entretien de la base les deux premières années, puis au 4e Bataillon des services.

Le caporal-chef Maksemuik travaille actuellement à l'Atelier des instruments au deuxième échelon de la Compagnie d'entretien de la BFC Gagetown.

CUEILLETTE DE FONDS POUR LA PUBLICATION DE L'HISTORIQUE DU GÉNIE ÉLECTRIQUE ET MÉCANIQUE ROYAL CANADIEN ET DU GÉNIE DU MATÉRIEL TERRESTRE

L'été dernier, un tirage a été organisé à la BFC Borden en vue de recueillir des fonds pour la première impression de l'historique du Génie électrique et mécanique royal canadien et du Génie du matériel terrestre, qui est actuellement en cours de rédaction. Le prix consistait en un jeu de cribbage en chêne massif et laiton, pouvant servir également de table à café, fait à la main par un ancien membre du Génie électrique et mécanique royal canadien, M. Frank Renczes. M. Renczes, qui a fait don de la magnifique table, possède maintenant son propre atelier d'ébénisterie et d'articles en laiton à Port Colbourne (Ontario).

Le tirage organisé par l'EGAMFC a permis de recueillir $330, qui ont été remis à l'Association du GM Ter lors de sa conférence annuelle à Borden, en octobre 1983. Il était tout à fait logique (du moins de l'avis du gagnant) que le gagnant, le major Bill Leslie, officier de maintenance à la BFC Borden, ait fait partie du Génie électrique et mécanique royal canadien et du Génie du matériel terrestre au cours de sa longue carrière.



Le colonel Jim Hanson, commandant de l'EGAMFC présente le jeu de cribbage au major Bill Leslie

OUVERTURE DES NOUVELLES INSTALLATIONS DES SYSTÈMS DE CONDUITE DU TIR COMPAGNIE D'ENTRETIEN – BFC GAGETOWN



Première rangée (de g à d) Maj Richmond, Compagnie de génie construction; lcol Genest, OSEM Tech; bgén Doucet, DGGTM; bgén Morneault, commandant; adjuc Jones, adjudant-chef du Service de G Mat; maj Morrison, commandant de la Compagnie d'entretien.

Deuxième rangée (de g à d) Adjum Hamilton, sous-officier responsable du peloton de soutien; lt Jestin, officier responsable du peloton composite; adj Stavert, sous-officier responsable des installations des systèmes de conduite du tir; lcol Marleau, OSEM Entretien, QG de la FMC; slt J.D. MacLeod, officier de contrôle; adjuc R. Smith, sergent-major du génie technique.

Le 18 mars 1983 le brigadier-général J.J. Morneault, commandant du Centre d'entraînement au combat et de la BFC Gagetown, et le brigadier-général J.G.R. Doucet, DGGTM, ont coupé le traditionnel ruban rouge lors de l'inauguration officielle des installations des systèmes de conduite du tir.

Ces installations entièrement rénovées abritent une salle à atmosphère contrôlé de classe 100 000 où l'on effectue des réparations d'équipement d'optronique ainsi que des locaux climatisés réservés aux réparations d'équipement électronique et électro-mécanique.

Les installations sont suffisamment équipées en techniciens et en équipement d'essai pour qu'on y assure un service de réparations de deuxième échelon de systèmes de missiles terrestres, de télémètres à laser, d'ordinateurs programmés pour le contrôle des canons, de réseaux de télévision sous faible éclairage et de dispositifs de pointage et d'observation de jour et de nuit. Ces installations seront d'une importance capitale dans le soutien du Centre d'entraînement au combat et des unités hébergées de la BFC Gagetown, ainsi que des unités de la Milice et de cadets installées au Nouveau-Brunswick.

COMPTE RENDU DE L'ASSOCIATION DU GM TER

(Erratum: Nous avons omis de mentionner la section de Moncton, à la page 99, du numéro 1/83 du Bulletin technique du GM Ter. Nous nous en excusons. L'A GM Ter compte six sections, à savoir celles de MONCTON, d'OTTAWA, de KINGSTON, de TORONTO, de WINNIPEG et de VANCOUVER.)

L'Association du Génie du matériel terrestre a tenu sa 11e Assemblée annuelle à la BFC Borden, du 13 au 15 octobre 1983. Vous pourrez constater, à la lecture du procès verbal, que l'Association a réalisé d'importants progrès. Certains de nos membres souhaiteraient sans doute que nous effectuions davantage de modifications et procédions plus rapidement. Toutefois, en ces temps incertains, quelque progrès réalisé que ce soit témoigne que le GM Ter se porte bien. Examinons de plus près quelques signes positifs.

a. Résolutions — Toutes les résolutions présentées en 1982 ont été bien reçues et certaines d'entre elles, dont la résolution 82/4 sur les prestations d'assurance-chômage, font encore l'objet d'étude par les ministères du gouvernement. Nous exhortons toutes les sections à préparer leurs résolutions pour l'an prochain. Il est à noter que nous ne pouvons en présenter que trois à la CAD et qu'elles doivent toutes être de portée nationale.

b. Plaintes formulées auprés de l'OSEM Maint FMC — Au cours de l'assemblée de 1982, les délégués ont fait part à l'OSEM Maintenance de plusieurs doléances en ce qui a trait, par exemple, aux cours complets d'instruction et aux boîtes à outils. Le QG FMC en a pris connaissance et l'on peut s'attendre à ce qu'il appuie davantage les miliciens du GM Ter.

c. Équipement — En plus des boîtes à outils, la Milice sera dotée bientôt de nouveaux camions 2-1/2 tonnes et d'autres équipements. Bien que la Milice apprécierait une foule d'autres pièces d'équipement, la livraison sous peu de plus de 600 de ces camions révèle que le ministère de la Défense entend équiper la Milice à neuf et non pas lui refiler le vieux matériel de la Force régulière. Les techniciens de véhicules de la Milice pourront, une fois de plus, faire preuve de leur grande aptitude en maintenance, en s'occupant de ces nouveaux camions.

d. Satisfaction au travail — Tous nos rapports indiquent que les officiers, adjudants, sous-officiers et soldats de la Milice peuvent travailler de façon efficace au côté de leurs homologues de la Force régulière. En s'appuyant sur cette base solide, nous exhortons tous les commandants des compagnies de maintenance de la Milice et de la Force régulière de favoriser d'étroits rapports entre leurs membres et d'avoir recours le plus possible les uns aux autres. L'OSEM Maintenance souligne que bon nombre de problèmes actuels disparaîtront au fur et à mesure que de bons rapports s'établiront entre les membres de la Milice et de la Force régulière. Il offre les services de son personnel, et plus particulièrement de l'OEM 3 Maintenance, pour solutionner les problèmes que connaissent les miliciens du GM Ter.

e. Restructuration — Le colonel V. Pergat, SCEM Log QG FMC, informe les délégués des efforts déployés par les QG principaux en vue de confier à la Milice un rôle plus important dans la défense du Canada, d'en faire un élément qui "viendrait accroître les capacités de dissuasion des Forces armées canadiennes".

f. Rôle du GM Ter au chapitre de la défense — On ne peut surfaire le rôle important dont le GM Ter doit s'acquitter au sein de forces armées équipées d'armes modernes fort complexes. Il incombe à tout le personnel du GM Ter de déployer tous les efforts possibles afin d'assurer que les FC auront à leur disposition l'équipement le plus efficace possible que nous pouvons acheter, compte tenu de nos ressources restreintes. Il faudra non seulement accepter entièrement notre rôle d'ingénieur et d'employés chargés de la maintenance de toute une gamme d'équipements et de systèmes, mais également employer nos aptitudes administratives et techniques de façon telle que notre rôle ne pourra jamais être mis en question. Quel plus bel exemple de dévouement pouvons-nous citer que celui du capitaine Bill Sheldon, qui malgré ses 85 ans, continue d'être membre actif de l'A GM Ter.

g. Historique du GM Ter — L'Association publiera vers la mi-mai 1984 l'historique du GM Ter, y compris celle du Corps des magasins militaires royal canadien, du GEMRC et du MMS. Ce superbe ouvrage de 256 pages, dont 50 comprenant des photographies et des cartes, se vendra pour moins de $10. Il se peut que vous ayez déjà reçu vos bons de commande et nous exhortons nos lecteurs à s'en procurer un exemplaire personnel et à en offrir d'autres en cadeau.

L'ensemble des délégués ont noté le manque d'officiers, d'adjudants et de sergents dans les unités de Milice du GM Ter. Il arrive fréquemment que des officiers de logistique ou de sécurité assument le commandement de compagnies de maintenance. Nous prions nos lecteurs de profiter de toutes les occasions qui se présentent pour

informer les jeunes gens compétents des grands défis qu'ils pourraient relever au sein de la Milice. Les autorités déploient maints efforts pour diminuer les procédures administratives qu'entraînent l'enrôlement dans la Milice et la formation dans un métier. Plusieurs milliers de personnes liront le présent Bulletin technique et, si chacun d'entre vous encourageiez un jeune homme ou une jeune femme de joindre le GM Ter, il ne faudrait que peu de temps pour que les effectifs de toutes nos unités de Milice soient bien combles. C'est en donnant le bon exemple et en informant les jeunes gens de bouche à oreille que l'on peut mieux encourager le recrutement.

Les délégués se sont également plaints du manque de diffusion des renseignements. Bien que les unités et les sections communiquent entre elles lorsqu'elles le jugent nécessaire, le conseiller du Service a fait part aux délégués de sa décision de créer un poste d'OEM GM Ter, dont les fonctions seront d'assurer le bon échange. Il a confié ce rôle au major André Montgiraud que l'on peut rejoindre au numéro de téléphone (613) 992-2331. Il encourage tous les délégués de faire appel à l'OEM GM Ter pour toutes les questions afférentes aux relations publiques.

Assemblée de 1984 — La prochaine assemblée sera sans doute tenue à la BFC Borden, du 11 au 13 octobre 1984. On prie les membres de prévoir y assister et de commencer à penser aux résolutions et à rédiger les documents aux fins de présentation à l'Assemblée.

Le conseil exécutif de l'A GM Ter pour 1983-1984 était formé des personnes suivantes:

Président:	col	R.F. Potter	CD
1er vice-président:	maj	N.A. Graham	CD
2e vice-président:	lcol	R.H. Felstead	CD
3e vice-président:	col	J.C. Boughton	CD
le trésorier honoraire:	lcol	R. Hilliard	ADC
le secrétaire honoraire:	col	W.G. Svab	CD
le président sortant:	maj	D. Hillman	CD
l'officier supérieur (Milice) du GM Ter:	à venir		

SÉMINAIRE DE PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL DU GM TER TENU LES 11 ET 12 MAI 1983 AU CENTRE D'ESSAIS TECHNIQUES (TERRE)



1re rangée col I. Isbester; col J.A.F. Huot; col A.R. Millar; maj G.W. Keays; col M.A.C. Campbell; mgén T.B. Palmer; bgén J.G.R. Doucet; bgén A. Mendelsohn (retraité); col J.I. Hanson; col B.L. Code; col A.L. McEachern; col Fischer

2e rangée adjum J.R. Landry; adjuc J.G. Gamache; adjuc J.J.Y. Egglefield; maj A.G. Montgiraud; lcol J.G.G. Nappert; lcol D.G. Porter; capt R.A. Shostal; adjuc T.D. Jones; capt G. Thayer; lcol R.J. Langdon; adjuc E.M. Faulkner; adjuc R.J. Clackett; adjuc D.G. McCully

3e rangée maj P.G. Collinge; adjum H.M. Dickie; maj G.E. Maguire; lcol A.R. Gillis; adjuc J.A.L. Levesque; lcol E. Galea; lcol J.A.Y. St-Laurent; lcol J.J.R. Marleau; lcol J.A.N. Nault; lcol J.D. McDougall; maj C.M.P. Thompson; maj J.P. Deschênes; maj W.J. Dawson; maj L.W. Hyttenrauch

4e rangée maj J.G. Reade; adjuc J.L. Tennant; maj B.F. Jeffery; capt A.R. Peterson; lcol P.A. Vlossak; maj J.P. Williams; maj L.M. McClafferty; M. G.T. Holmes; capt G.W. Godson; adjuc G.B. Ley; maj J.E.S. Sirois.

15e ANNIVERSAIRE DU GM TER À LA BFC OTTAWA

Le service d'Entretien du matériel de la base (Terre) de la BFC Ottawa célébrait le 1er juin 1983 le 15e anniversaire du service du GM Ter. Le personnel du DGGTM, du CETT et du SE(T) (B) de la région d'Ottawa s'est réuni pour poursuivre par ces festivités une tradition instituée par l'ancien Corps de génie électrique et mécanique royal canadien.

Le brigadier-général J.G.R. Doucet, DGGTM, a pris place le premier au monticule de baseball donnant ainsi le signal de départ de tout un après-midi consacré aux sports. Le SE(T) (B) était aux honneurs en remportant le trophée principal, tandis que le CETT, le DGGTM et le SE(T) (B) remportaient respectivement la palme au baseball, aux jeux de fléchettes traditionnel et sur gazon.

En soirée, les militaires de tous les grades, leurs familles et les invités de marque assistaient à une réception et à un dîner organisés sous le toit du hangar n° 5 du SE(T) (B) auquel le personnel de l'Atelier avait su donner une allure de salle de balle.

Les invités de marque étaient le colonel C.D. Young, commandant de la base, et Mme Young, l'adjudant-chef T.D. Jones du service du GM Ter et Mme Jones et l'adjudant-chef de la base A.W. Roque.

De superbes festivités commémorant le 15e anniversaire du GM Ter.



Coupant le gâteau d'anniversaire: le bgén J.G.R. Doucet (centre), l'adjuc T.D. Jones (gauche) et le soldat K. Baltzer. Le maj J.K. Watts supervise le tout.